

РОЗДІЛ 4

ЗМІШАНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ В УМОВАХ ІНТЕГРАЦІЇ ТРАНСПОРТНИХ КОМУНІКАЦІЙ

В даний час переміщення вантажів між транспортними вузлами та портами в рамках ТТС, а також просування МП між ланками логістичного ланцюга часто здійснюються в змішаному сполученні. При цьому змішані перевезення (ЗП), часто ототожнюють з поняттями «мультимодальні» (ММП), «інтермодальні» (ІП) і «комбіновані» (КП), що вимагає уточнення їх змісту.

4.1 Термінологічні суперечності в сфері змішаних перевезень

Геополітичне становище України на тлі перевантаженості європейських ТВ, вступ в міжнародні транспортні організації, ратифікація ряду міжнародних угод, конвенцій та інших документів з питань ТС і перевезень сприяли початку інтеграції українського транспортно-дорожнього комплексу в систему транс'європейської транспортної мережі. Подібні інтеграційні процеси, які дають підставу розглядати територію України в якості регіональної європейської транспортно-комунікаційної зони, вимагають від усіх суб'єктів РТП володіння відповідною термінологією, прийнятою в міжнародній практиці. Адже за допомогою термінів наукова і практично значуща інформація поширюється між людьми, а за допомогою коректного перекладу спеціальної літератури та нормативно-правової документації - між різними країнами. Однак, часто різноманіття застосовуваних термінів для позначення одного і того ж поняття, так само як і нетотожність понять, що позначаються одним і тим же терміном, вводить в оману практиків і призводить до виникнення спірних ситуацій в колах наукової громадськості. Наприклад, у багатьох сучасних джерелах, що стосуються транспортування вантажів, при класифікації перевезень і визначенні їх типу, поряд з традиційним для вітчизняної транспортної науки та практики поняттям «змішані перевезення» (ЗП), використовуються словосполучення англomовного походження «комбіновані» (КП) (combined transport),

«інтермодальні» (ІП) (intermodal transport), «мультимодальні» (ММП) (multimodal transport) перевезення. У деяких роботах [179, 417-419] також зустрічаються терміни «інтегровані», «трансмодальні», «А-модальні», «сегментарні» перевезення. Поява такої безлічі понять в сфері ЗП часто є результатом необґрунтованої та професійно неосмисленої транслітерації¹⁾ англійських термінів. У зв'язку з цим, для більшості представників РТП не завжди очевидні відмінності між вищеназваними поняттями. Наприклад, пропонуючи організувати ІП, ММП або КП, продавці транспортної послуги часом самі до кінця не усвідомлюють справжнього значення цих понять, а значить, і всього кола обов'язків при виконанні таких видів перевезень, що негативно позначається на подальшій співпраці з власниками вантажу. У зв'язку з цим, стандартизація та уніфікація термінів у сфері ЗП є актуальним завданням, рішення якого обумовлює подальший розвиток теорії та практики транспортних процесів і систем, а також сучасної концепції логістики.

Питання організації та реалізації ЗП, ММП, ІП і КП розглядаються в багатьох роботах. Однак зміст однойменних понять багато фахівців інтерпретують по-своєму, а вчені дають авторські визначення відповідно до інтересів свого дослідження. Сотні фахівців маніпулюють термінами, не віддаючи звіту в їх предметному сенсі. В результаті сучасні навчальні, довідкові, наукові та періодичні видання [179, 417-419, 190, 191, 196, 420-429] характеризуються серйозними різночитаннями в визначеннях і тлумаченнях вищеназваних понять. Розглянемо ряд відомих і загальнодоступних джерел [179, 417-419, 190, 191, 196, 217-222, 420-429], що містять дефініції, які визначають поняття: «ЗП», «ММП», «ІП» і «КП».

У роботах [179, 419, 420] досить узагальнено розкривається суть поняття «ЗП» і робиться акцент на її основну ознаку - участь декількох видів транспорту. У монографії [420], поряд з традиційним визначенням, вводиться досить істотне уточнення, щодо існуючих альтернативних схем здійснення ЗП, без

¹⁾ Транслітерація - в широкому сенсі: передача однією писемністю засобами іншої, тобто процес простого заміщення букв одного алфавіту на відповідні букви або поєднання букв іншого алфавіту. Транслітерація повинна здійснюватися за стандартом ISO-R9-1968.

найменування їх різновидів: «... прями ЗП, коли вантаж доставляється кількома видами транспорту за єдиним перевізним документом; ЗП по роздільним вантажним документам; ЗП з повним транспортно-експедиційним обслуговуванням за системою «від дверей до дверей». В роботі [421] автор виділяє дві властивості ЗП: участь декількох видів транспорту і наявність єдиного транспортного документа. Відповідно до визначення, сформульованого в [429], поняття «ЗП», «КП», «ІП» і «ММП» розглядаються як тотожні. Крім того, щодо поняття «змішане міжнародне перевезення» в [429] наводиться досить спірне твердження, про те, що «... невід'ємною умовою такого перевезення є участь в ньому, щонайменше, двох видів міжнародного транспорту». Однак, відомо, що перевезення декількома видами транспорту, з яких хоча б один перетинає державний кордон, ідентифікується як міжнародне. У джерелах [417, 418] поняття «ЗП» і «КП» розмежовуються наступним чином: «КП відрізняється від ЗП наявністю більш ніж двох видів транспорту». Отже, на думку автора, якщо в перевезенні бере участь два види транспорту, то воно є ЗП, а якщо понад двох, то перевезення стає КП. В роботі [422] поняття «ІП» і «ЗП» розглядаються як синоніми: «ІП або перевезення вантажів у змішаних повідомленнях вважаються організаційно-технологічні, ЛС доставки з використанням різних видів транспорту - морського, річкового, повітряного та автомобільного». Виходячи з контексту даного визначення, також слідує і те, що в ІП (ЗП) можуть брати участь всі види транспорту, крім залізничного.

Відповідно до роботи [423]: «КП - змішане перевезення, виконуване без перевантаження вантажу. У цьому випадку вантаж перевозиться на всьому шляху слідування в одному і тому ж контейнері, змінному кузові». У даній дефініції з точки зору теоретико-множинних позицій поняття «КП» і «ЗП» перебувають у відношенні логічного підпорядкування (включення). В якості родового виступає поняття «ЗП», а в якості видового - «КП». Таким чином, на думку авторів, КП, по-перше - це окремий випадок ЗП, по-друге - якщо вантаж з контейнера не перевантажується в процесі перевезення, то перевезення є КП, в іншому випадку - перевезення стає ЗП. У джерелі [423] також встановлено:

«ММП (трансмодальне) - це перевезення, при якій особа, яка організує його, несе відповідальність на всьому шляху слідування, незалежно від кількості приймаючих участь видів транспорту при оформленні єдиного перевізного документа». В якості синонімів в даному визначенні виступають терміни «ММП» і «трансмодальне» перевезення. Причому кількість видів транспорту, що беруть участь у перевезенні, відповідно до наведеного визначення, не має ніякого значення. Отже, ММП, за даною думкою, може вважатися, в тому числі і перевезення вантажів одним видом транспорту при дотриманні інших необхідних умов, зазначених у формулюванні. Згідно з визначенням, наведеним у [420], синонімами є поняття «ІП» і «інтегроване» перевезення, які, у свою чергу, перебувають у відношенні логічного підпорядкування з поняттям «ЗП»: «ІП (інтегрованим) прийнято називати ЗП вантажів «від дверей до дверей», яке здійснюється під керівництвом оператора за єдиним транспортним документом із застосуванням єдиної (наскрізної) ставки фрахту». У монографії [190] відзначається синонімічність понять «ЗП» і «ММП». В роботі [191] наводиться розгорнута дефініція: «Перевезенням вантажу в змішаному сполученні сьогодні вважають те, в якому доставку вантажу від відправника до одержувача здійснюють, принаймні, два різних види транспорту, коли вона виконується на цьому маршруті під відповідальністю тільки одного перевізника, за єдиним транспортним документом, що підтверджує укладення договору перевезення, і оплачується за єдиною наскрізною тарифною ставкою. За кордоном перевезення даного виду отримали найменування «КП» (від англ. дієслова «to combine» - змішувати) або «ММП» (від словосполучення «multi-modal»; «multi» - багато; «modal» - вид, форма), на відміну від перевезень, виконуваних одним видом транспорту - «singlemodal», «unimodal» - перевезення в прямому (залізничному, водному і т. п.) сполученні». Автори цього формулювання, на відміну від визначення, сформульованого в попередньому дослідженні [190] наполягають на тому, що ЗП виконується «... під відповідальністю тільки одного перевізника ...». Крім того, в якості синонімів автори використовують поняття «ЗП», «КП» і «ММП». ІП, у свою чергу, в [191] називають «... лише сектором більш широкого

поняття комбінованих (мультимодальних, змішаних) перевезень», тобто їх окремим випадком або видовим поняттям. В [425] терміни «ЗП», «ІП» і «ММП» не тільки використовуються як синоніми, але і ототожнюються з поняттям «транспортний коридор»: «У сучасній практиці організації та здійснення ЗП, особливо в європейських країнах, термін «ІП (ММП) система» часто замінюється терміном «транспортний коридор», по суті, це синоніми». В роботі [426] наводяться наступні визначення: «ІП - це система доставки вантажів у міжнародному сполученні декількома видами транспорту за єдиним перевізним документом і передачі вантажів в пунктах перевалки з одного виду транспорту на інший без участі власника вантажу в єдиній вантажній одиниці (ВО) (або транспортному засобі). ММП - це прямі ЗП, щонайменше, двома різними видами транспорту і, як правило, всередині країни». Таким чином, відмінність між ІП і ММП, відповідно до [426], полягає в їх масштабності (міжнародності). При цьому твердження про те, що ММП - це перевезення, які здійснюються, «... як правило, всередині країни», на наш погляд, є некоректним. У словнику [427] терміни «ЗП», «КП», «ІП» і «пряме змішане сполучення» трактуються як синоніми. Поняття «ММП» в даному джерелі є видовим по відношенню до поняття «ЗП». У монографії [428] пропонується класифікація ЗП (рис. 4.1). У ній в якості родового виступає поняття «ЗП». Поняття «роздільні автономні» і «прямі змішані» перевезення розглядаються в якості видових, а поняття «прямі змішані» і «інтермодальні» перевезення ототожнюються один з одним і визначаються наступним чином: «ІП називаються перевезення вантажів декількома видами транспорту з пункту відправлення до пункту призначення за єдиним транспортним документом. В цьому випадку один з перевізників або операторів організовує весь процес доставки вантажу, беручи відповідальність за все перевезення в цілому або за ту частину перевезення, що виконується їм самим, або за все перевезення в цілому. Залежно від умов розподілу відповідальності в процесі доставки вантажів ІП бувають роздільними або мультимодальними (рис. 4.1). ІП вважаються роздільними, якщо кожен перевізник несе відповідальність лише за ту частину перевезення, яку він

виконує сам. Мультимодальні є ІП, при виконанні яких перевізник організовує доставку вантажу і бере на себе відповідальність за все перевезення». Таким чином, відповідно до наведених визначень, різновидами «ІП» є «роздільне» і «ММП», які виступають в якості підвидових понять щодо поняття «ЗП». Що стосується «роздільного автономного» і «інтермодального роздільного» перевезень, то, на жаль, автор не пояснює зміст цих понять.

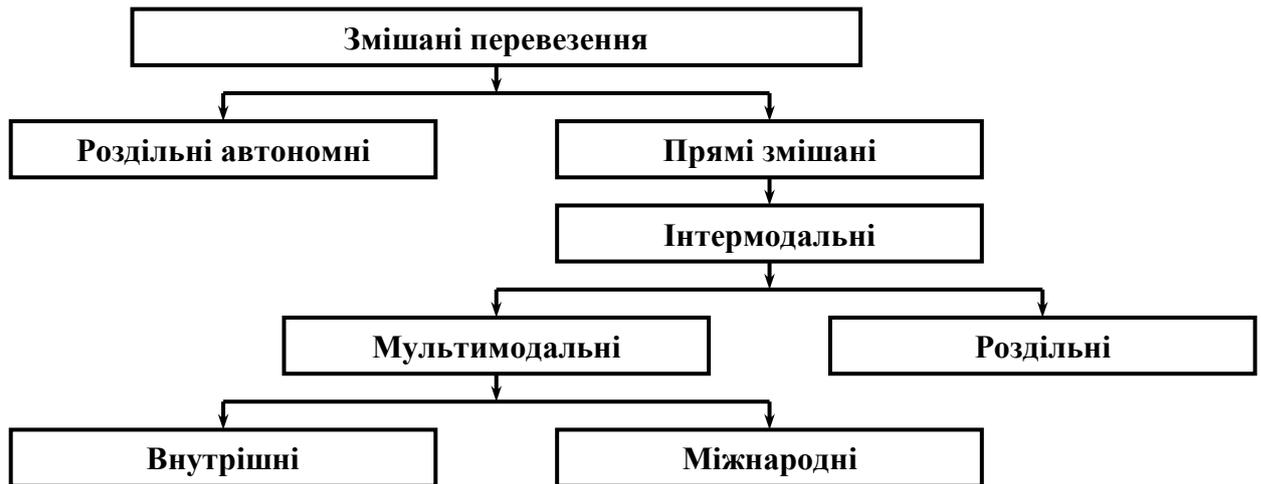


Рисунок 4.1 - Класифікація змішаних перевезень згідно до [428]

В роботі [196] відзначається, що на Конференції UNCTAD з мультимодальних перевезень 1996 р. було вироблено поняття для кожного з наступних видів перевезень: ІП; ММП; сегментарні; КП. Далі в роботі [196] наводяться наступні визначення. «ІП - це родові поняття для всіх перерахованих вище видів перевезень. Вони визначаються як перевезення вантажу декількома видами транспорту, де один з перевізників зобов'язується організувати все перевезення вантажу (від дверей до дверей) з одного пункту відправлення або порту через один або декілька пунктів в кінцевий пункт призначення. Залежно від того, як розподілена відповідальність між включеними в таке перевезення перевізниками, видаються різні транспортні документи. ММП - це перевезення, в яких перевізник, який організовує все перевезення вантажу (від дверей до дверей), бере на себе відповідальність за все перевезення вантажу в цілому. У цьому випадку він може видавати відправнику документ на ММП, який покриває весь шлях прямування вантажу. Сегментарні перевезення - це

перевезення, в яких перевізник, який організовує все перевезення вантажу (від дверей до дверей), бере на себе відповідальність тільки за ту частину перевезення, яку здійснює він сам. КП - це перевезення вантажу в одному і тому ж вантажному місці (контейнері), що здійснюються декількома видами транспорту - автомобільним, залізничним і водним». Таким чином, автори [196] наводять розглянуті вище визначення, роблячи посилання на Конференцію UNCTAD по ММП. Однак, на жаль, в наведеному бібліографічному списку, відсутні реквізити документа, який резюмує результати роботи цієї Конференції, що обмежує можливість пошуку першоджерела і перешкоджає ознайомленню з його змістом. Крім того, якщо у відношенні наведених термінів все настільки ясно, то з якою метою в цій же роботі наводяться й інші визначення поняття «ІІ», а саме:

- «ІІ означають просування вантажів на одному і тому ж модулі (УВМ) з використанням декількох видів транспорту без переформування цього модуля». Таким чином, якщо вантаж перевозиться кількома видами транспорту в УВМ без його переформування, то перевезення є ІІ, незалежно від його комерційно-правових аспектів, які в даній дефініції не уточнюються. Крім того, ознаки, зазначені в ній, більше відповідають поняттю «КП», наведеному в [196] з посиланням на Конференцію UNCTAD;

- «ІІ вважаються організаційно-технологічні, логістичні системи доставки вантажів з використанням різних видів транспорту - морського, річкового, повітряного і автомобільного». На відміну від попереднього, в даному визначенні, нічого не говориться про використання УВМ, а єдиною умовою, що дозволяє ідентифікувати ІІ, є використання різних видів транспорту. У вищенаведеному визначенні, узгодженому з Конференцією UNCTAD, цих умов набагато більше. Крім того, в цьому визначенні, також як і в [422], участь залізничного транспорту не передбачається;

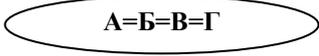
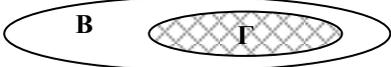
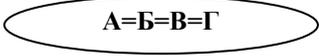
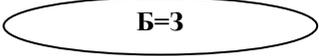
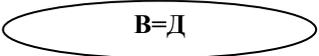
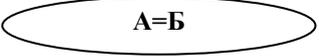
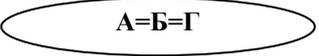
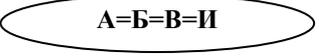
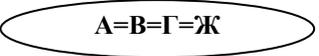
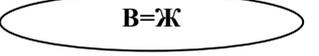
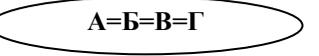
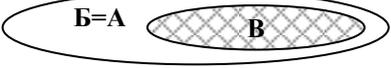
- «під ІІ мається на увазі перевезення з використанням декількох видів транспорту, яке виконується під відповідальністю одного перевізника за єдиним транспортним документом і оплачується єдиною наскрізною ставкою». Дана

дефініція визначає не тільки кількість видів транспорту, які беруть участь у перевезенні, але й уточнює основні комерційно-правові аспекти. Однак також як і в попередньому визначенні, тут нічого не говориться про технологічні аспекти перевезення. Крім того, дане формулювання більше відповідає визначенню поняття «ММП», наведеному в роботі [196] з посиланням на Конференцію UNCTAD. Слід також звернути увагу ще на одну суперечність. З одного боку, в [196] стверджується, що ІІ визначають «як частину більш загального поняття мультимодальних (змішаних) перевезень», тобто поняття «ММП», по-перше, розглядається як синонім поняття «ЗП», по-друге, - як родове стосовно поняття «ІІ». З іншого боку, в цій же роботі з посиланням на Конференцію UNCTAD відзначається зворотне, а саме: «ІІ - це родове поняття для всіх перерахованих вище (ММП, сегментарних, КП) видів перевезень».

Теоретико-множинний підхід до аналізу визначень, сформульованих в різних джерелах, дає можливість наочно проілюструвати відносини між досліджуваними поняттями за допомогою діаграм (кіл) Вєнна Ейлєра (табл. 4.1).

В роботі [421] розглядаються дві основні ознаки ЗП: участь декількох видів транспорту та оформлення єдиного транспортного документа. У більшості ж розглянутих робіт при визначенні поняття «ЗП» зазначається його тотожність з такими поняттями як «КП», і/або «ІІ», і/або «ММП» перевезення. В якості основних ознак даних видів перевезень, враховуючи думку про синонімічність термінів, які їх позначають, більшість авторів виділяють: участь декількох видів транспорту; наявність єдиного транспортного документа; відповідальність одного або декількох перевізників; оплата перевезення за єдиною наскрізною тарифною ставкою. Однак на практиці часто мають місце перевезення, яким притаманні не всі, а тільки одна або декілька з перерахованих властивостей. Виникає питання, до якого виду відносити ці перевезення? Наприклад, як назвати доставку експортного металу, який спочатку прибуває в морський порт залізницею, де на його перевезення оформляють залізничну накладну.

Таблиця 4.1 – Візуалізація відносин тотожності і логічного підпорядкування (включення) понять за допомогою діаграм (кіл) Венна Ейлера

| Терміни і відповідні їм позначення | | |
|--|---|--|
| А - «змішане перевезення», Б - «мультимодальне перевезення», В - «інтермодальне перевезення», Г - «комбіноване перевезення», Д - «інтегроване перевезення», Е - «сегментарне перевезення», Ж - «пряме змішане сполучення», З - «трансмодальне перевезення», І - «транспортний коридор», К - «роздільне автономне перевезення», Л - «роздільне перевезення» | | |
| Джерело | Відношення тотожності | Відношення логічного підпорядкування (включення) |
| [429, С. 376] |  | - |
| [421, С. 447] | - |  |
| [422, С. 207] |  | - |
| [423. С. 6] |  |  |
| [424] |  |  |
| [190, С. 3] |  | - |
| [191, С. 13] |  |  |
| [425, С. 158] |  | - |
| [427, С. 143] |  |  |
| [428, С. 228] |  |  |
| [196, С. 88] |  | I  |
| | | II  |

Далі він слідує морем і основним транспортним документом, в залежності від форми організації роботи флоту, стає коносамент (лінійне судноплавство) або чартер (трампове судноплавство). Єдиний перевізник, також як і єдиний транспортний документ, відсутній. Однак перевезення здійснюється кількома видами транспорту, єдина наскрізна ставка також може бути запропонована експедитором, який організував дане перевезення. Очевидно, що подібне перевезення є змішаним, але це не означає, що воно може бути ідентифіковане як КП, ІП і / або ММП.

На підставі вищесказаного можна припустити, що терміни «КП», «ІП» і «ММП» в дійсності не є синонімами, а являють собою вужчу форму прояви ЗП і знаходяться з однойменним поняттям у відношенні логічного підпорядкування.

Таким чином, доцільно уточнити, які з цих понять все-таки є родовими, а які видовими та підвидовими (п. 4.2), адже проаналізовані вище авторські визначення так і не дозволили однозначно відповісти на дане питання. Можливо в процесі аналізу чинних законодавчих актів і нормативно-правових документів національного та міжнародного рівнів, що регулюють основні сфери правовідносин суб'єктів РТП, з'явиться можливість розібратися в дискусійних питаннях термінології ЗП.

Звернемося до ЦК України [216]. У ст. 913 ЦК сказано: «1. Перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти може здійснюватися кількома видами транспорту за єдиним транспортним документом (пряме змішане сполучення)». Не вважаючи на те, що в законодавчому акті такої значної юридичної сили як ЦК, використовується тільки поняття «пряме змішане сполучення», проте, в деяких інших Законах, а також в ряді Угод між КМУ та Урядами різних країн фігурують терміни «КП», «ІП» і «ММП»:

1. У Законі України «Про транзит вантажів» (ст. 4) зустрічається поняття «комбіноване сполучення» і використовується воно як синонім словосполучення «змішане сполучення»: «транзит вантажів може здійснюватися у прямому або змішаному (комбінованому) сполученні. У прямому сполученні транзит вантажів передбачає їх транспортування одним видом транспорту без

перевантаження на інший. У змішаному сполученні транзит вантажів може бути пов'язаний з їх перевантаженням з одного виду транспорту на інший ... Транзит вантажів у прямому сполученні передбачає їх перевезення за єдиним транспортним документом протягом усього шляху слідування».

2. В «Угоді між КМУ та Урядом Словацької Республіки про міжнародні комбіновані перевезення», затвердженій Постановою КМУ № 1061 (1061-2007-п) від 22.08.2007 р., використовуються такі терміни: «КП» - це перевезення вантажів двома і більше видами транспорту; «ІТО» - контейнер довжиною 20 футів і довше, напівпричіп, причіп або знімний кузов». Таким чином, в цій Угоді КП має всього одну ознаку - використання двох і більше видів транспорту. Причому, поряд з терміном «КП» застосовується термін «ІТО».

3. В «Угоді між КМУ та Урядом Азербайджанської Республіки про міжнародні комбіновані вантажні перевезення», затвердженій Постановою КМУ № 1353 (1353-2007-п) від 21.11.2007 р., фігурують такі поняття: «КП» - це перевезення вантажів двома і більше видами транспорту з використанням однієї і тієї ж транспортної одиниці КП; «Транспортна одиниця КП» - контейнер довжиною 20 футів і довше, напівпричіп, причіп або знімний кузов». На відміну від попереднього, в цій Угоді, вказуються декілька суттєвих ознак, притаманних КП. Однак, не зрозуміло, з якою метою контейнер, напівпричіп, причіп і знімний кузов в цій Угоді визначені як «транспортні одиниці КП», а в попередньому - як «ІТО».

4. В «Угоді між Урядами держав (Грузія, Україна, Азербайджан і Молдова) - членів Організації за демократію та економічний розвиток - ГУАМ про міжнародні мультимодальні перевезення вантажів», затвердженій Постановою КМУ № 396 (396-2008-п) від 23.04.2008 р., терміни, що використовуються, вживаються у такому значенні: «ММП» - перевезення вантажів, що здійснюється двома або більше видами транспорту; «Транспортна одиниця ММП» - транспортні засоби, контейнери, за допомогою яких здійснюються мультимодальні вантажні перевезення». У цій Угоді «перевезення вантажів, що здійснюється двома або більше видами транспорту», називається «ММП», в той

час як у другій з розглянутих Угод таке перевезення визначається як «КП». Отже, згідно з розглянутими документами, терміни «КП» і «ММП» є тотожними.

Таким чином, досліджені законодавчі акти, нормативно-правові документи та міжурядові Угоди також не дозволили вирішити термінологічну проблему. На підставі наведених визначень можна тільки визнати факт того, що навіть в національному законодавстві відсутній уніфікований термінологічний апарат, що стосується такої сфери виробничого бізнесу, як транспортування вантажів в змішаному сполученні. Одноманітність в термінології, що застосовується, відсутня навіть відносно ЗУВ.

З огляду на тенденцію транспортної інтеграції, розкрити зміст термінів, які розглядаються і широко використовуються в практиці ЗП, можливо дозволить міжнародна нормативно-правова база.

Вперше питання про необхідність міжнародної уніфікації норм, що регулюють ЗП вантажів, було піднято на Стокгольмській конференції Міжнародної торгової палати (МТП) в 1927 р. Однак, воно так і не було вирішено у зв'язку з несприятливими міжнародними обставинами. У 50 - 60-х рр. ХХ ст. в зв'язку з контейнерною революцією і впровадженням прогресивних ТТС (п. 2.2) ЗП отримали новий виток у своєму розвитку і зажадали повернення до питання, що давно назрівало, про їх регламентацію. У зв'язку з цим в 1969 р. на Токійській конференції Міжнародного морського комітету був розроблений проект міжнародної конвенції про ЗП, так звані «Токійські правила». У 1973 р. МТП розробила уніфіковані правила, які стосуються документів на ЗП, які також базувалися на «Токійських правилах». У 1980 р. в рамках ООН під егідою ЮНКТАД була розроблена і підписано Конвенцію ООН «UN Convention on International Multimodal Transport of Goods» [217], спрямовану на міжнародно-правове регулювання ММП.

Конвенція стала одним з перших джерел міжнародного рівня, в якому визначався сам термін «ММП» («multimodal transport»). Офіційний переклад Конвенції відомий під назвою: «Конвенція ООН про міжнародні ЗП вантажів».

Відповідно до неї: «Міжнародне ЗП (International Multimodal Transport) означає перевезення вантажів, щонайменше, двома різними видами транспорту на підставі договору ЗП (Multimodal transport document) з місця в одній країні, де вантажі надходять до відання оператора ЗП, до обумовленого місця доставки в іншій країні. Операції з вивезення та доставки вантажів, що здійснюються на виконання договору перевезення тільки одним видом транспорту, як визначено в такому договорі, не вважаються міжнародним ЗП». Конвенція, підписана в Женеві 24 травня 1980 р., досі не набрала чинності через недостатню кількість країн, які висловили намір ратифікувати, прийняти, затвердити її або приєднатися до неї. Конференція ООН з торгівлі та розвитку незадоволена затягуванням введення в дію Конвенції [217], допрацювала Правила МТП 1973 р., які відносяться до документів на ММП вантажів. В результаті в 1991 р. з'явився проект, схвалений МТП. Нові «Правила ЮНКТАД щодо документів ЗП» («UNCTAD / ICC Rules for multimodal transport documents») вступили в дію з 01.01.1992 р. Правила МТП 1973 р. були скасовані. З 1995 р. діє остання відома редакція Правил ЮНКТАД / МТП - 95 («UNCTAD / ICC Rules 95») [218]. Однак ці Правила підлягають застосуванню, тільки якщо сторони договору міжнародного ММП вантажів згадають їх у якості норм, яким вони підкоряються при виконанні договору. У 1993 р. МТП була прийнята нова редакція Уніфікованих правил і звичаїв для документарних акредитивів. Цей документ став дуже важливим етапом у розвитку ЗП, оскільки (ст. 26) передбачив можливість використання транспортних документів ЗП в якості підстави для платежу по акредитиву¹⁾. Для правового регулювання перевезень вантажів в змішаному сполученні за участю морського транспорту можуть бути використані положення «Конвенції про договори повністю або часткового морського міжнародного перевезення вантажів» [219], яка отримала назву «Роттердамські правила». Конвенцію розроблено в рамках ЮНСІТРАЛ і прийнято в 2008 р. на 63 сесії Генеральної Асамблеї ООН. Дана Конвенція

¹⁾ У попередній редакції цього документа не було згадки про транспортний документ, який оформляється при ЗП вантажів. У зв'язку з цим банки відмовлялися визнавати дані документи як підставу для платежу по акредитиву.

встановлює однаковий правовий режим, який регулює права і обов'язки вантажовідправників, перевізників та вантажоодержувачів відповідно до договору перевезення вантажу на умовах «від дверей до дверей», яка включає етап міжнародного морського перевезення. Для вступу Конвенції в силу необхідна її ратифікація 20 державами. На даний момент кількість країн, які підписали Конвенцію, збільшилася до 21. Однак підписання Конвенції не означає її ратифікацію, а тільки лише вказує на потенційну готовність країни приєднатися до неї. Тому дана Конвенція поки не вступила в силу. Крім того, необхідно відзначити, що в тексті даної Конвенції не використовуються розглянуті в даному дослідженні терміни.

Слід зазначити, що найбільш важливим організаційним аспектом ММП, який був закладений ще в Токійській правилах, є наявність оператора мультимодального перевезення (ОМП) (multimodal transport operation), тобто особи, яка надає відповідну послугу і відповідає за виконання обов'язків по її реалізації.

Незважаючи на сказане вище, однаковий правовий режим, який регулює ММП, до теперішнього часу відсутній. Конвенції [217, 219], які не ратифіковано достатньою кількістю країн, не набрали чинності. Правила [218] не мають сили закону. Вони мають рекомендаційний характер і містять стандартні умови договору перевезення, що включаються в мультимодальні транспортні документи.

Таким чином, ні розглянуті вище авторські визначення, ні нормативно-правова база не дають чіткого і однозначного уявлення в частині змісту понять, що використовуються в сфері ЗП. У зв'язку з цим, сформульовано протиріччя 4 (див. п. 1.2). Його подолання включає: встановлення родовидових відносин між досліджуваними поняттями, визначення та уточнення видів ЗП (п. 2); розмежування понять «ММП», «ІП» і «КП» (п. 4.3); встановлення взаємозв'язку між ІП та ТТС (п. 4.4).

4.2 Аналітичне обґрунтування відносин логічного підпорядкування між поняттями «мультимодальне», «інтермодальне» і «комбіноване» перевезення

Не вдаючись в деталі нормативно-правового регулювання ММП і в подробиці змісту термінів, які використовуються в текстах [217] і [218], можна констатувати той факт, що:

- словосполучення «міжнародне змішане перевезення» є офіційним еквівалентом англійського словосполучення «international multimodal transport» - «міжнародне мультимодальне перевезення»;

- словосполучення «документ змішаного перевезення» - еквівалентом англійського словосполучення «multimodal transport document» - «документ мультимодального перевезення».

Отже, відповідно до офіційного перекладу розглянутих вище документів (див. п. 4.1), широко розповсюдженому в галузі терміну «мультимодальне перевезення» («multimodal transport») відповідає термін «змішане перевезення», тобто між однойменними поняттями має місце відношення тотожності (рис. 4.2).

Однак, незважаючи на офіційний переклад Конвенції [217] та Правил [218], відношення тотожності між розглянутими поняттями є досить умовним, оскільки оригінали цих документів не тільки в своїй назві містять термін «multimodal transport» («мультимодальне перевезення»), а й офіційно присвячені міжнародно-правовому регулюванню перевезень саме цього виду. У текстах же вищеназваних документів наведено відповідні дефініції, що визначають саме поняття «multimodal transport» («мультимодальне перевезення»). Таким чином, згідно до правил транслітерації назви вищезазначених документів повинні були б звучати так: «Конвенція ООН про міжнародні мультимодальні перевезення» [217]; «Правила ЮНКТАД щодо документів мультимодальних перевезень» [218]. Крім того, цілком очевидно що, виходячи з основних ознак ММП, сформульованих в вищеназваних документах, не всі перевезення вантажів за участю двох і більше видів транспорту, можуть бути віднесені до

мультимодальних. Але це аж ніяк не означає, що вони не можуть бути названі терміном «ЗП». Таким чином, можна підтвердити висунуте раніше припущення про те, що ММП слід розглядати як більш вузьку форму прояви ЗП.

**МУЛЬТИМОДАЛЬНЕ ПЕРЕВЕЗЕННЯ
(Multimodal Transport) = ЗМІШАНЕ ПЕРЕВЕЗЕННЯ**

Рисунок 4.2 – Відношення тотожності між поняттями «ММП» і «ЗП»
відповідно до [217] і [218]

Звернемося ще до одного документу, що з'явився в 2000 р. [220] і був переведений на чотири робочі мови (англ., франц., нім., рос.) під назвою «Термінологія комбінованих перевезень» [221]. Всі визначення, сформульовані в [220, 221], призначені для роботи наступних міжурядових організацій: ЄС, Європейської конференції міністрів транспорту та Європейської Економічної Комісії ООН. У даних документах наводяться наступні визначення розглянутих понять. «ММП (multimodal transport): перевезення вантажів двома і більше видами транспорту» [220; 221, С. 16]. «ІП (intermodal transport): послідовне перевезення вантажів двома і більше видами транспорту в одній і тій же вантажній одиниці (loading unit) або автотранспортному засобі (road vehicle) без перевантаження самого вантажу при зміні виду транспорту» [220; 221, С. 18]. У свою чергу, «інтермодальною транспортною одиницею» (ІТО) (Intermodal transport unit (ITU)) відповідно до цього документу є: «... контейнери (containers), знімні кузова (swap bodies) і напівпричепи (semi-trailers), придатні для інтермодального перевезення» [220; 221, С. 43]. «КП (combined transport): інтермодальне перевезення, в рамках якого велика частина європейського рейсу припадає на залізничний, внутрішній водний або морський транспорт, а будь-який початковий і/або кінцевий відрізок шляху, на якому використовується автомобільний транспорт, є максимально коротким» [220; 221, С. 18]. Таким чином, поняття «ЗП» в переліку термінів, що містяться в російськомовній частині [221], відсутня. У цьому документі словосполучення «multimodal transport», на відміну від [217, 218], офіційно перекладається вже не як «ЗП», а

як «ММП». Причому, серед розглянутих в документах [220, 221] понять саме «ММП» є спільним (родовим) (рис. 4.3). Поняття «ІП», у свою чергу, виступає в якості видового. Самим же вузьким за змістом є поняття «КП», що є різновидом «ІП». У зв'язку з цим, очевидно, що КП притаманні, крім перерахованих у визначенні ознак, ще й властивості, що характеризують ІП.



Рисунок 4.3 - Відношення логічного підпорядкування між поняттями відповідно до [220, 221]

Слід зазначити, що дефініція, наведена в [220, 221], відбиває всього лише одну істотну ознаку ММП - участь двох і більше видів транспорту, що, по суті, суперечить Конвенції [217] і Правилам [218]. На цю особливість документів [220, 221] також зроблений акцент на Конференції ЮНКТАД, що відбулася 25.06.2001 р. Як вказується в джерелі [222, С.5], що відбиває результати роботи цієї Конференції, слід звернути увагу на важливе застереження, що міститься в передмові глосаріїв [220; 221, С.4]: «Ці визначення в їх найвужчому сенсі не можуть застосовуватися в сфері права і статистики, де вже існують відповідні довідкові документи». При цьому в документі [222] в якості «найавторитетнішої дефініції поняття «ММП», яку застосовують в сфері права і статистики, називають дефініцію, сформульовану в Конвенції [217].

Головними особливостями такого перевезення є: міжнародне перевезення вантажу двома або більше видами транспорту за одним контрактом, одним документом і однією відповідальною стороною (ОМП) [222]. Таким чином, визначивши відношення логічного підпорядкування між поняттями «ММП», «ІП» і «КП» (див. п. 4.2), а також встановивши джерело, в якому міститься

«найавторитетніша» дефініція поняття «ММП» [217], яку застосовують у сфері права та статистики [222], слід встановити та визначити відмінні риси між ММП і ІП (п. 4.3).

4.3 Розмежування понять «мультимодальне», «інтермодальне» і «комбіноване» перевезення

Для виявлення відмінних рис між ММП та ІП слід визначити, що є об'єктом в кожному з даних видів перевезень, а, отже, і предметом відповідних договорів. Відповідно до Конвенції [217], в якості об'єкта ММП, може виступати (рис. 4.4):

- вантаж, розміщений у ВО (loading unit) - контейнері, знімному кузові або напівпричепі [221, С. 43];

- окреме вантажне місце (the unit load), тобто вантаж на піддоні або попередньо упакована ВО, розміри якої по периметру відповідають габаритам піддону і яка може бути поміщена в ІТО [221, С. 54];

- вантаж у пакуваннях, якщо вони надані вантажовідправником [221, С. 54].

Отже, в системі ММП, об'єктом перевезення, а, отже, і предметом відповідного договору є вантаж в загальному значенні цього поняття.

Що стосується ІП, слід згадати історію появи цього терміну. Відомо, що термін «ІП» за кордоном виник пізніше, ніж поняття «ММП», а його поява була обумовлена:

- поділом вантажного автомобіля на два модулі: тягач і причіп;

- появою різновидів автодорожних причепів:

- трейлера (trailer) - причепа з передніми та задніми осями - транспортного засобу без двигуна, який використовується для перевезення вантажів і призначений для зчіпки з автотранспортним засобом [221];

- семи-трейлера (semi-trailer) - напівпричепа без передніх коліс - транспортного засобу без двигуна, який використовується для перевезення вантажів і призначений для зчіпки з автотранспортним засобом таким чином, щоб значна частина його ваги та навантаження передавалися на цей автотранспортний засіб [221];

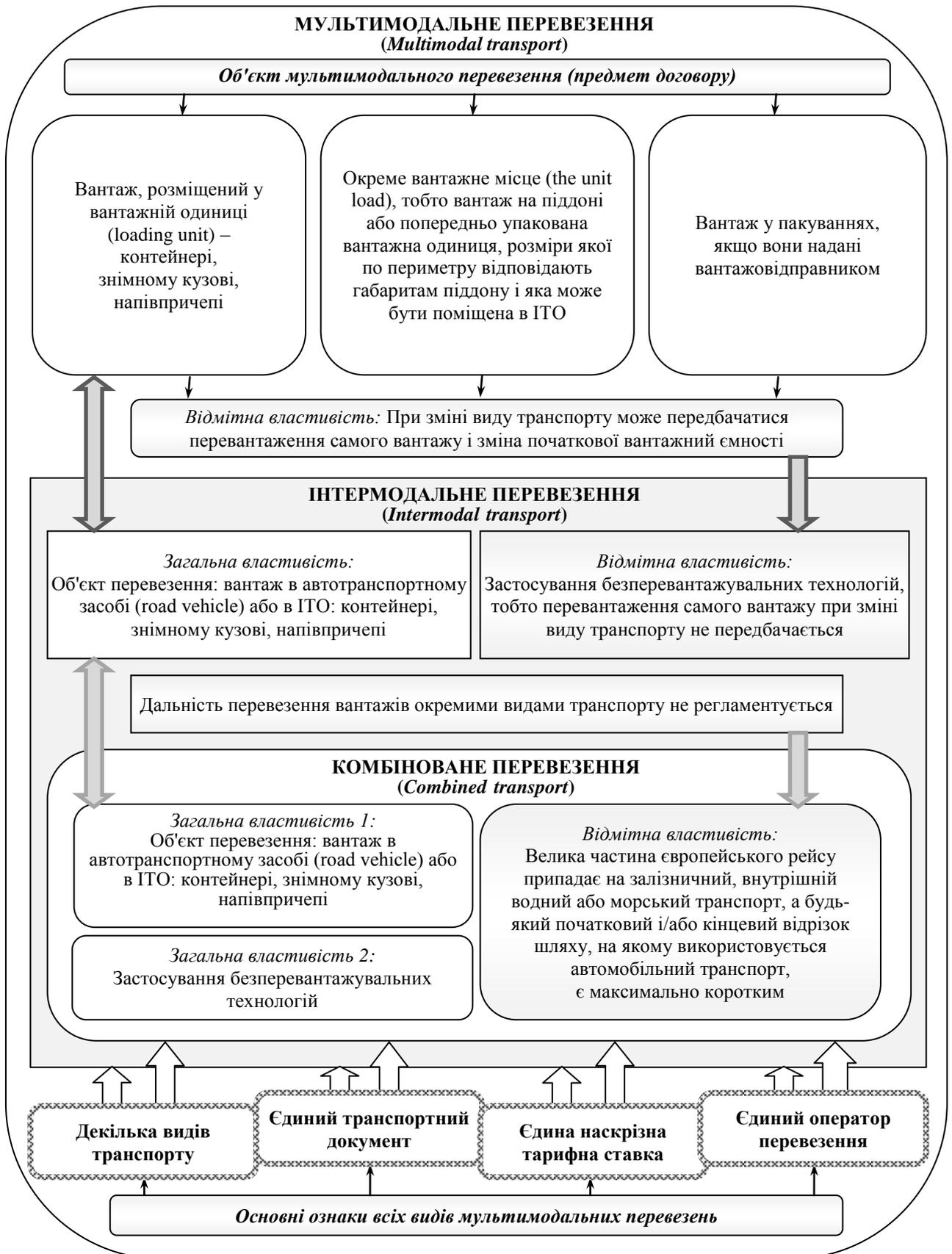


Рисунок 4.4 - Диференціація понять «мультимодальне», «інтермодальне» і «комбіноване» перевезення по загальнім і відмітним ознаками відповідно до [220, 221]

- впровадженням «піггібек» (piggy-back) технології та здійсненням «піггібек» перевезень (piggy-back - transport), які сьогодні називаються «контрейлерними» або «автомобільно-залізничними» [221]. У США для позначення даної форми перевезень [221] використовують термін «trailer on flat car» (TOFC). Контрейлерні перевезення передбачають транспортування на залізничних платформах: зчленованих транспортних засобів (articulated vehicle) - автотранспортних засобів з напівпричепами (semi-trailer) [221]; автопоїздів (road train) - автотранспортних засобів з причепами (trailer) [221].

Подібне розміщення автотранспортних засобів з причепами (напівпричепами) на залізничних платформах на технологічній схемі перевантаження вантажів при «піггібек» перевезеннях нагадувало вставку над рядком пропущеного слова «interlying». У зв'язку з цим відповідну технологію назвали «intermodal» - «інтермодальною» («inter» - між, «modal» - вид, форма) [422]. З огляду на історичні аспекти зародження і розвитку ІП, а також орієнтуючись на вищезазначене визначення [220, 221], ІП є окремим випадком ММП, з притаманними йому основними ознаками (рис. 4.3), згідно з Конвенцією [217]. Крім того, в підсистемі ІП: оперують не з вантажем взагалі, як в ММП, а з автотранспортними засобами та ІТО, в яких (або на яких) консолідовані вантажі в певній масовій, об'ємній або штучній кількості; застосовують безперевантажувальні технології, при яких перевантаження самого вантажу при зміні виду транспорту не передбачається.

У свою чергу КП є окремим випадком інтермодального (див. рис. 4.4). Йому притаманні всі ознаки як ММП, так і ІП. Відмінною ж особливістю, що дозволяє виділити КП з підсистеми ІП, є наступна властивість: «велика частина європейського рейсу припадає на залізничний, внутрішній водний або морський транспорт, а будь-який початковий і/або кінцевий відрізок шляху, на якому використовується автомобільний транспорт, є максимально коротким» [220, 221]. Крім того, в документі [220, 221] в якості різновиду КП наводяться:

- автомобільно-залізничне перевезення (road-rail transport): «КП залізничним і автомобільним транспортом». Причому відзначається, що термін

«контрейлерне перевезення» відноситься до окремого випадку перевезення автомобільних напівпричепів залізницею [221, С. 19];

- КП «шосе, яке котиться (біжить)» (rolling road) - перевезення навантажених автотранспортних засобів з використанням горизонтального методу завантаження і вивантаження на залізничних платформах зі зниженою підлогою [221, С. 20];

- КП з супроводом (accompanied combined transport) - перевезення укомплектованого автотранспортного засобу в супроводі водія з використанням іншого виду транспорту (наприклад, порома або потяга) [221, С. 21];

- КП без супроводу (unaccompanied combined transport) - перевезення автотранспортного засобу або ІТО без водія з використанням іншого виду транспорту (наприклад, порома або потяга) [221, С. 21].

Використовуємо схему міркування, побудованого за правилом силлогізму, яке формалізується у вигляді формули транзитивності, наведеної вище (3.23): $(A \rightarrow B, B \rightarrow C) \rightarrow (A \rightarrow C)$. На підставі вищесказаного, очевидно, що: якщо автомобільно-залізничне перевезення (А-ЗП) є різновидом комбінованого (КП), а КП, у свою чергу, є окремим випадком ІП, то автомобільно-залізничне перевезення (А-ЗП) також відноситься до ІП при дотриманні характерних для нього і розглянутих вище ознак (див. рис. 4.4). Таким чином:

$A \rightarrow B$ - якщо А-ЗП є різновидом КП: $A - ЗП \rightarrow КП$;

$B \rightarrow C$ - а КП, у свою чергу, є окремим випадком ІП: $КП \rightarrow ІП$;

$A \rightarrow C$ то очевидно, що А-ЗП також відноситься до ІП: $A - ЗП \rightarrow ІП$:

$$\frac{A \rightarrow B, B \rightarrow C}{A \rightarrow C} = \frac{A - ЗП \rightarrow КП, КП \rightarrow ІП}{A - ЗП \rightarrow ІП}. \quad (4.1)$$

Аналогічні міркування можна провести і формалізувати щодо всіх перерахованих різновидів КП:

- перевезення «шосе, що котиться (біжить)» (ПШК):

$$\frac{ПШК \rightarrow КП, КП \rightarrow ІП}{ПШК \rightarrow ІП}; \quad (4.2)$$

- комбіноване перевезення з супроводом (КПзС):

$$\frac{КПзС \rightarrow КП, КП \rightarrow ІІ}{КПзС \rightarrow ІІ} ; \quad (4.3)$$

- комбіноване перевезення без супроводу (КПбезС):

$$\frac{КПбезС \rightarrow КП, КП \rightarrow ІІ}{КПбезС \rightarrow ІІ} ; \quad (4.4)$$

Слід зазначити, що визначальним фактором для ідентифікації всіх перерахованих КП як ІІ, є не стільки технологічний аспект, скільки: організаційний - кілька видів транспорту і єдиний оператор перевезення, правовий - єдиний транспортний документ, фінансовий - єдина наскрізна тарифна ставка. У зв'язку з цим, всі перераховані КП можуть вважатися ІІ за умови їх відповідності встановленим ознаками (п. 4.3). Загальна класифікація видів сполучень представлена на рис. 4.5.

Таким чином, як встановлено вище (див. п. 4.1), не дивлячись на офіційний переклад терміну «multimodal transport», як «змішане», а не «мультимодальне» перевезення [217, 218], відповідні поняття не є тотожними, оскільки оригінали документів [217, 218] не тільки в своїй назві містять термін «multimodal transport» («ММП»), а й офіційно присвячені міжнародно-правовому регулюванню перевезень саме цього виду. Мультимодальне перевезення, з огляду на притаманні йому властивості, слід розглядати як більш вузьку форму прояви ЗП. У зв'язку з цим терміни, що знайшли відображення в вищеназваних документах [217, 218], також стосуються саме ММП (див. п. 4.1).

Наприклад, поняття «ОМП» (multimodal transport operation) в перекладному варіанті документу [217, 218] значиться як «оператор ЗП ...» і «... означає будь-яку особу, яка від власного імені або через іншу особу, яка діє від його імені, укладає договір ЗП і виступає як сторона договору, а не як агент, або від імені вантажовідправника чи перевізників, що беруть участь в операціях ЗП, і бере на себе відповідальність за виконання договору» [217].

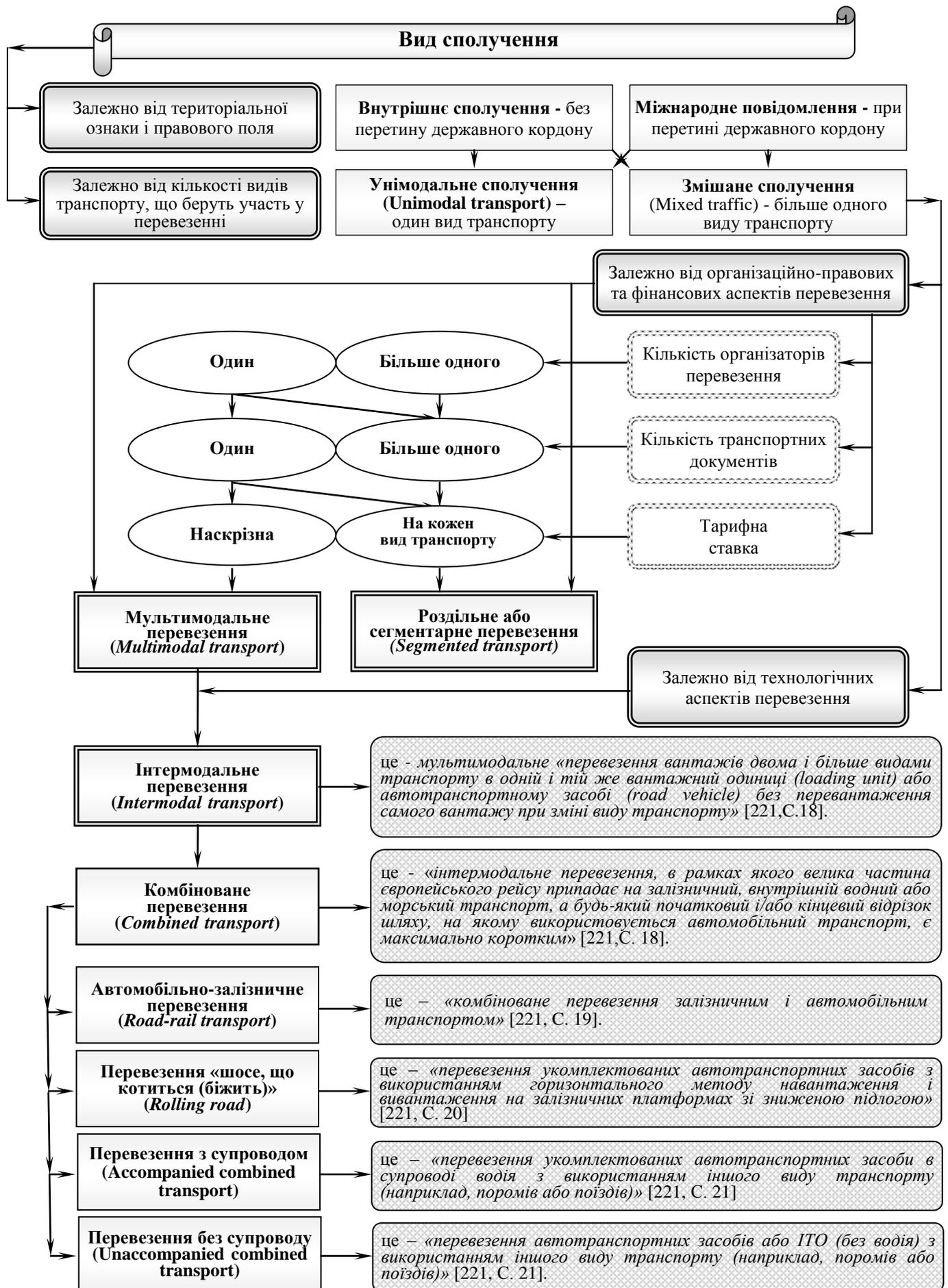


Рисунок 4.5 - Класифікація видів сполучення

У свою чергу, «договір ЗП означає договір, на підставі якого оператор ЗП за сплату провізних платежів зобов'язується здійснити або забезпечити здійснення міжнародного ЗП». Крім того, Конвенція також визначає і «документ ЗП», як «... документ, який засвідчує договір ЗП, прийняття вантажу оператором ЗП у своє відання, а також його зобов'язання доставити вантаж у відповідності до умовам цього договору». В даний час на РТП працює велика кількість компаній, що надають зазначений вище сервіс і беруть на себе відповідальність за організацію і реалізацію ЗП. Ці компанії в різних джерелах можуть мати абсолютно різні назви: оператор змішаних перевезень (ОЗП), оператор мультимодальних перевезень (ОМП), мультимодальний транспортний оператор (МТО), провайдер логістичних послуг [430] і т. п. Однак, суть бізнесу у них одна - організація наскрізної доставки вантажів [431]. Головною відмінністю експедитора від ОМП, незалежно від того, як він називається, є те, що останній: в договорі виступає не як агент вантажовласника, а як перевізник; бере на себе відповідальність за організацію ЗП за єдиною тарифною ставкою і на підставі наскрізного транспортного документа - мультимодального транспортного коносаменту FIATA (FBL), який підтверджує цю відповідальність оператора на всьому маршруті проходження вантажу. Єдиний транспортний документ видається відправнику вантажу та є підтвердженням наявності договору ЗП між замовником і виконавцем комплексної транспортної послуги - ОМП; бере на себе відповідальність за збереження вантажу на всьому шляху незалежно від кількості видів транспорту, які беруть участь у перевезенні.

Як було встановлено вище (див. розділ 2), поява ОМП, надала можливість виробничим підприємствам, які традиційно займалися питаннями логістики, покласти на нього свої функції, пов'язані з наскрізним управлінням МП. Це зумовило можливість говорити про логістичний підхід до організації транспортного процесу. У свою чергу, передумовою до виникнення попиту на послуги ОМП, став розвиток ЗП на базі впровадження нових ТТС і безперевантажувальних технологій, що в цілому отримало назву інтермодальність. Однак, виникає питання, чи можна сьогодні, на сучасному

етапі розвитку ТТС і ЗП, з упевненістю говорити про те, що «ІІ відносяться до категорії перевезень з використанням ТТС (контейнерної, ролкерної, поромної тощо)» [191]. Дане питання потребує додаткового опрацювання, з метою виявлення взаємозв'язку між ІІ та ТТС (п. 4.4).

4.4 Взаємозв'язок інтермодальних перевезень і транспортно-технологічних систем: гіпотези, їх підтвердження або спростування

В роботі [191, С. 84] стверджується, що всі ІІ відносяться до категорії перевезень з використанням ТТС (контейнерної, ролкерної, поромної тощо). Крім того, основним аргументом на користь правомірності даного висновку є застосування «... безперевантажувальних сполучень, тобто перевезення вантажу у вантажному модулі» [191]. Піддамо сумніву правдивість цього твердження - нульової гіпотези (H_0) і розглянемо її не як аксіому (постулат), а як припущення, що вимагає підтвердження (верифікацію) або спростування (фальсифікацію). На підставі даної гіпотези (H_0) сформулюємо:

- дві основні гіпотези (H_1, H_2):

H_1 - всі ІІ реалізуються за допомогою ТТС;

H_2 - всі перевезення, які здійснюються за допомогою ТТС, є ІІ;

- дві контргіпотези (H'_1, H'_2):

H'_1 - не всі ІІ реалізуються за допомогою ТТС;

H'_2 - не всі перевезення, які здійснюються за допомогою ТТС, є ІІ.

Очевидно, що для доказу або спростування нульової (H_0), а також основних гіпотез (H_1, H_2) необхідно і достатньо довести або спростувати відповідні контргіпотези (H'_1, H'_2). При цьому, «якщо гіпотеза відкинута, то контргіпотеза є істинною, і навпаки» [174].

Етап 1. Узагальнимо і наведемо окремі факти, які вже встановлені в процесі дослідження:

- поняття «ІП» слід розглядати як видове щодо поняття «ММП» і визначати відповідно до дефініції, наведеної в [220, 221]: «ІП - перевезення вантажів двома і більше видами транспорту в одній і тій же ВО або автотранспортному засобі без перевантаження самого вантажу при зміні виду транспорту», тобто із застосуванням безперевантажувальних технологій (див. пп. 4.2, 4.3);

- ІП, як різновид ММП - це міжнародне перевезення вантажу, тобто «з місця в одній країні, де вантажі надходять до відання ОМП, до обумовленого місця доставки в іншій країні [217];

- ТТС, як правило, діють в сфері змішаних (багатовидових) безперевантажувальних сполучень. Одним з основних структуроутворюючих елементів ТТС є спеціалізований флот. Однак, може мати місце окремий випадок, коли ТТС є одновидовою, тобто застосовується в рамках одного виду транспорту - водного. Це відбувається в разі, коли: доставка УВМ від відправника до одержувача здійснюється в прямому сполученні та обмежується використанням лише спеціалізованого судна, що є частиною відповідної ТТС; специфічність конструкції технічних засобів ТТС вимагає особливих методів організації перевізного процесу та тим самим висуває її як самостійну одновидову ТТС;

- ТТС - це частина (підсистема) ТС, в рамках якої здійснюється доставка транспортних засобів, які виступають в якості вантажів, і/або ВО та ін. ІТО з вантажем і/або без нього від відправників до одержувачів в прямому або змішаному сполученнях із застосуванням безперевантажувальних технологій і за участю відповідних спеціалізованих суден (див. п. 4.2).

Таким чином, очевидна правомірність таких одиничних висновків, що відбивають встановлені факти [6 - 11]:

- одним з основних структуроутворюючих елементів всіх ТТС є спеціалізований флот (див. пп. 2.1.1, 3.1);

- ТТС, як правило, діють в сфері змішаних (багатовидових) безперевантажувальних сполучень (див. пп. 2.1.1);

- не виключений окремий випадок, коли ТТС застосовується в рамках одного виду транспорту - водного (див. пп. 2.1.1, 2.3);

- інтермодальним є перевезення вантажів, якщо воно здійснюється двома і більше видами транспорту, при безумовному дотриманні інших умов, що дозволяють ідентифікувати таке перевезення (див. п. 4.2).

Етап 2. Задамо множини ТТС і ІІІ. Як зазначалося вище (див. пп. 3.3.1), для того, щоб задати множину ТТС, не обов'язково перераховувати її елементи (3.1). Можна вказати характеристичні властивості всіх елементів, що входять до даної множини (3.2): $TTC = \{x / P(x)\}$; $TTC = \{TTC / P(TTC)\}$. Це означає, що множина ТТС складається з тих елементів, які мають всі властивості, описані в характеристичному предикаті P . Аналогічним чином представляється множина ІІІ: $III = \{x / P(x)\}$; $III = \{III / P(III)\}$ (табл. 4.2, 4.3).

На підставі вищесказаного, сукупність характеристичних властивостей ТТС і ІІІ має бути подана за допомогою наступного аналітичного запису:

$$TTC = \{TTC / P_1(TTC), P_2(TTC), P_3(TTC), P_4(TTC), P_5(TTC), P_7(TTC), P_8(TTC)\}. \quad (4.5)$$

Виходячи з (4.5), (4.6), перетином множин ТТС і ІІІ є множина, яка складається з наступного набору спільних елементів множин (4.5), (4.6):

$$TTC \cap III = \{P_2; P_3; P_5; P_8\}. \quad (4.7)$$

Назвемо множину (4.7) «семантичним ядром» множин ТТС і ІІІ. Воно представляє собою сукупність загальних для ТТС і ІІІ властивостей. Крім того, очевидно (див. табл. 4.2, 4.3), що кожна з розглянутих множин, крім загальних, має ще й специфічні властивості. Вони знаходяться за межами області перетину розглянутих множин. Їх можна описати за допомогою операції різниці множин ТТС і ІІІ:

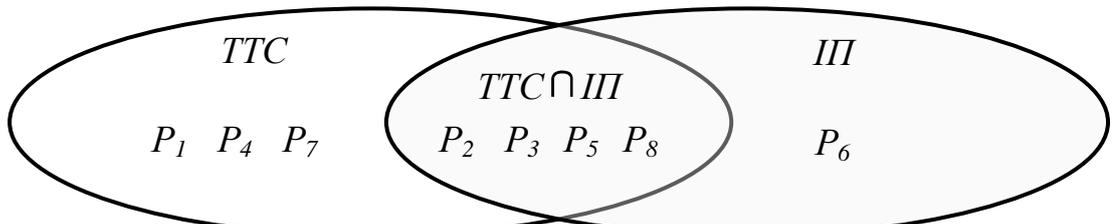
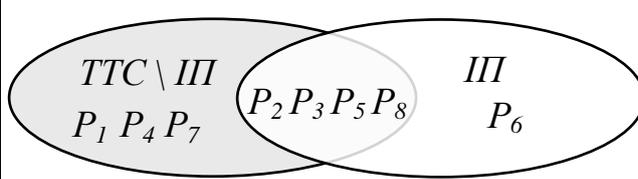
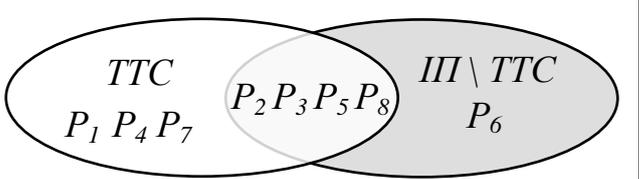
$$TTC \setminus III = \{x / x \in TTC \wedge x \notin III\}; TTC \setminus III = \{P_1; P_4; P_7\}. \quad (4.8)$$

$$III \setminus TTC = \{III / P_2(III), P_3(III), P_5(III), P_6(III), P_8(III)\}. \quad (4.6)$$

Таблиця 4.2 - Узагальнення характеристичних властивостей ТТС та ІІІ

| | |
|---|---|
| $TTC = \{x / P(x)\};$ $TTC = \{TTC / P(TTC)\};$ $TTC = \{TTC / P_1(TTC), \dots, P_n(TTC)\};$ $TTC = \{TTC / P_1(TTC), P_2(TTC), P_3(TTC),$ $P_4(TTC), P_5(TTC), P_7(TTC), P_8(TTC)\}$ | $III = \{x / P(x)\};$ $III = \{III / P(III)\};$ $III = \{III / P_1(III), \dots, P_n(III)\};$ $III = \{III / P_2(III), P_3(III),$ $P_5(III), P_6(III), P_8(III)\}$ |
| P_1 (перевезення транспортних засобів, які виступають в якості вантажів, без використання ВО та ін. ІТО) | $P_1(0)$ |
| P_2 (перевезення ВО та ін. ІТО з вантажем і/або без нього) | P_2 (перевезення вантажів в автотранспортному засобі або в ВО і ін. ІТО) |
| P_3 (застосування безперевантажувальних технологій) | P_3 (застосування безперевантажувальних технологій) |
| P_4 (пряме сполучення з використанням спеціалізованих суден) | $P_4(0)$ |
| P_5 (змішане сполучення з участю спеціалізованих суден) | P_5 (змішане сполучення з участю спеціалізованих суден) |
| $P_6(0)$ | P_6 (змішане сполучення без участі водного транспорту) |
| P_7 (перевезення всередині однієї країни, включаючи каботаж) | $P_7(0)$ |
| P_8 (міжнародні перевезення) | P_8 (міжнародні перевезення) |

Таблиця 4.3 - Графічне представлення результатів зіставлення загальних і специфічних характеристичних властивостей множин ТТС та ІІІ

| | |
|--|---|
| <p>Перетин множин ТТС та ІІІ - це множина $TTC \cap III$, що містить загальні властивості, включені в характеристичний предикат множин ТТС та ІІІ</p>  | |
| <p>Різниця множин ТТС та ІІІ - це множина $TTC \setminus III$, що містить тільки властивості, притаманні ТТС</p>  | <p>Різниця множин ІІІ та ТТС - це множина $III \setminus TTC$, що містить тільки властивості, притаманні ІІІ</p>  |

Різницею множин Π і TTC , у свою чергу, є множина:

$$\Pi \setminus TTC = \{x / x \in \Pi \wedge x \notin TTC\}; \quad \Pi \setminus TTC = \{P_6\}. \quad (4.9)$$

Таким чином, наочна ілюстрація властивостей, включених в характеристичний предикат множин TTC і Π (див. табл. 4.2, 4.3) та їх формалізація за допомогою математичних символів (4.5) - (4.9), дозволяє:

- виділити семантичне ядро множини TTC і Π , що складається з їх спільних елементів (4.7);

- уточнити специфічні для множин TTC і Π елементи та формалізувати їх за допомогою операції різниці множин (4.8), (4.9).

Отже, доказ істинності чи помилковості сформульованих вище гіпотез слід шукати в частині загальних і різних для TTC і Π властивостей (4.7) - (4.9). Так, на підставі встановлених властивостей TTC (4.5) і Π (4.6), а також виділеного семантичного ядра даних множин (4.7) (див. табл. 4.2, 4.3) можна однозначно і без застосування спеціальних доказових прийомів резюмувати, що:

- наявність безперевантажувальних технологій (властивість P_3) є необхідною, але недостатньою умовою для підтвердження істинності висунутої гіпотези H_0 ;

- для того, щоб можна було однозначно зробити висновок про те, що Π реалізується за допомогою TTC або про те, що TTC є засобом реалізації Π , перевезення повинно мати всі перелічені в (4.7) властивості: $\{P_2; P_3; P_5; P_8\}$.

Етап 3. Доказ контргіпотез H'_1 і H'_2 . Після логічної обробки наведених вище фактів, сформульованих на їх основі одиничних тверджень (етап 1) і узагальнених властивостей TTC і Π (етап 2) (див. табл. 4.2), можна припустити, що не всі Π реалізуються за допомогою TTC (контргіпотеза H'_1) і не всі перевезення, що здійснюються за допомогою TTC , ідентифікуються як Π (контргіпотеза H'_2).

Для підтвердження істинності чи хибності контргіпотез на даному етапі дослідження скористаємося доказом «від противного», при якому доказ деякого

судження (в даному випадку, контргіпотези) здійснюється через спростування судження, яке йому суперечить, - антитези [174, С. 161]. Цей спосіб доказу ґрунтується на законі подвійного заперечення¹. У математичній логіці правило доказу «від противного» записується символічно у вигляді такої формули:

$$\frac{\overline{A} \rightarrow B, \overline{B}}{A} \text{ або } ((\overline{A} \rightarrow B), \overline{B}) \rightarrow A, \quad (4.10)$$

де \overline{A} - заперечення A , тобто «не A ». Формула (4.10) читається так: «якщо заперечення A тягне B і заперечення B , то з цього випливає, що A істинно».

Доказ контргіпотези $H'_1 \Leftrightarrow A_1$, де « \Leftrightarrow » - знак еквівалентності. \overline{A}_1 - всі ІІІ реалізуються за допомогою ТТС. Отже, B_1 - ІІІ в змішаному сполученні без участі водного транспорту (властивість P_6) здійснюється з використанням ТТС. Це суперечить дійсності (\overline{B}_1), оскільки, в межах ТТС наявність водної ділянки є обов'язковим. Отже, вихідне припущення (\overline{A}_1) було невірним ($\overline{\overline{A}_1}$). Подвійне заперечення $\overline{\overline{A}_1}$ тягне істинність вихідного положення, тобто контргіпотези $H'_1 \Leftrightarrow A_1: \overline{\overline{A}_1} \rightarrow A_1$.

Оскільки контргіпотеза H'_1 є істинною, основна гіпотеза H_1 , а, отже, і нульова (H_0) є помилковими. Таким чином, твердження про те, що всі ІІІ реалізуються за допомогою ТТС, ще раз підтвердила свою неспроможність. У свою чергу, контргіпотеза про те, що не всі ІІІ реалізуються за допомогою ТТС, довела свою істинність. Зокрема, ІІІ вантажів у змішаному сполученні без участі водного транспорту не належать до категорії перевезень з використанням ТТС.

Доказ 1 контргіпотези $H'_2 \Leftrightarrow A_2$ через властивість (P_4) (див. табл. 4.2). \overline{A}_2 - всі перевезення, які здійснюються за допомогою ТТС, є ІІІ. отже, B_2 - перевезення в прямому сполученні з використанням спеціалізованих суден

¹Закон подвійного заперечення - закон математичної логіки, згідно з яким заперечення заперечення (тобто повторене двічі заперечення) дає твердження. Таким чином, якщо із заперечення будь-якого висловлювання випливає протиріччя, то має місце подвійне заперечення вихідного висловлювання, тобто воно саме: $\overline{\overline{A}} \rightarrow A$ [174, С. 130].

(властивість P_4) є ІІІ¹⁾. Це суперечить дійсності (\bar{B}_2), оскільки ІІІ здійснюється не одним, а двома і більше видами транспорту (див. табл. 4.2). Отже, вихідне припущення (\bar{A}_2) є невірним ($\bar{\bar{A}}_2$). Це означає, що подвійне заперечення $\bar{\bar{A}}_2$ тягне істинність вихідного положення, тобто контргіпотези $H'_2 \Leftrightarrow A_2: \bar{\bar{A}}_2 \rightarrow A_2$ і хибність основної гіпотези (H_2).

Доказ 2 контргіпотези $H'_2 \Leftrightarrow A_2$ через властивість (P_1) (див. табл. 4.2). \bar{A}_2 - всі перевезення, які здійснюються за допомогою ТТС, є ІІІ. B_2 - перевезення транспортних засобів, які виступають в якості вантажів без використання ВО та ін. ІТО (властивість P_1) є ІІІ. Це суперечить дійсності (\bar{B}_2), оскільки ІІІ не передбачає перевезення вантажів без використання ВО і ін. ІТО (див. табл. 4.2). Отже, вихідне припущення (\bar{A}_2) є невірним ($\bar{\bar{A}}_2$). Подвійне заперечення $\bar{\bar{A}}_2$, у свою чергу, також тягне істинність вихідного положення, тобто контргіпотези $H'_2 \Leftrightarrow A_2: \bar{\bar{A}}_2 \rightarrow A_2$ і хибність основної гіпотези (H_2).

Доказ 3 контргіпотези $H'_2 \Leftrightarrow A_2$ через властивість (P_7) (див. табл. 4.2). \bar{A}_2 - всі перевезення, які здійснюються за допомогою ТТС, є ІІІ. B_2 - перевезення вантажів всередині однієї країни, включаючи каботаж (властивість P_7), є ІІІ. Це суперечить дійсності (\bar{B}_2), оскільки ІІІ передбачає міжнародне перевезення вантажів (див. табл. 4.2). Отже, вихідне припущення (\bar{A}_2) є невірним ($\bar{\bar{A}}_2$). Подвійне заперечення $\bar{\bar{A}}_2$ також тягне істинність вихідного положення, тобто контргіпотези $H'_2 \Leftrightarrow A_2: \bar{\bar{A}}_2 \rightarrow A_2$ і хибність основної гіпотези (H_2).

Таким чином, не всі перевезення, які здійснюються за допомогою ТТС, є ІІІ, а тільки ті, що відповідають властивостям, зазначеним у (4.7). Крім того, наявність цих властивостей є необхідною, але недостатньою умовою для того, щоб перевезення, яке реалізується за допомогою ТТС, було ідентифіковане як ІІІ. Важливими умовами інтермодальності також є (див. п. 4.3) наскрізний

¹⁾ При наявності всіх інших ознак ІІІ: P_2, P_3, P_5, P_6, P_8 (див. табл. 4.2).

тариф, єдиний договір перевезення, єдина відповідальність особи, яка видала його - ОМП. На підставі доведених і спростованих в процесі дослідження гіпотез сформулюємо систему категоричних суджень про взаємозв'язок ІІ та ТТС. У математичній логіці все категоричні судження діляться на чотири види і позначаються певними символами (табл. 4.4): A_{II-TTC} - загально-стверджувальне судження: всі ІІ реалізуються за допомогою ТТС. Дане судження відповідає гіпотезі H_1 , що розглянута і спростована вище: $A_{II-TTC} \Leftrightarrow H_1$; E_{II-TTC} - загально-негативне судження: жодна ІІ не реалізується за допомогою ТТС; I_{II-TTC} - приватно-стверджувальне судження: не всі ІІ реалізуються за допомогою ТТС. Дане судження відповідає контргіпотезі H'_1 , яку розглянуто і доведено вище: $I_{II-TTC} \Leftrightarrow H'_1$; O_{II-TTC} - приватно-негативне судження: деякі ІІ реалізуються не за допомогою ТТС.

Уявімо всі сформульовані судження (табл. 4.4) у вигляді квадрата категоричних висловлювань [174, С. 557] або квадрата протиставлень [432, С. 112], в якому всі вони представлені в символах обчислення висловлювань і представлені графічно за допомогою кіл Венна Ейлера (рис. 4.6). У математичній логіці використовують універсальну таблицю (табл. 4.5), що відображає обґрунтовані висновки по кожному з чотирьох видів категоричних суджень [432, С. 113]. Встановивши істинність або хибність одних суджень на підставі властивостей логічного квадрата (табл. 4.5) можна довести або спростувати інші судження. При цьому складність представляють невизначені судження, спроможність яких залежить від конкретної ситуації, що вимагає проведення додаткових досліджень щодо їх доведення або спростування. Між судженнями (див. табл. 4.4, рис. 4.6) мають місце певні відносини: контрадикторні, контрарні, субконтрарні і відносини підпорядкування [432, С. 112].

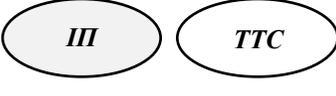
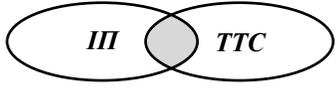
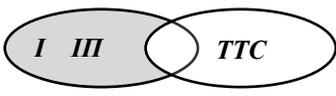
Контрадикторне відношення між судженнями полягає в тому, що судження, що знаходяться в цьому відношенні, підкоряються закону протиріччя, в силу чого вони обидва не можуть бути істинними або обидва хибними. Це означає,

що з двох контрадикторних суджень одне і тільки одне істинно, а з істинності одного слідує хибність іншого і навпаки. Це ставлення має місце між судженням і його запереченням. В даному дослідженні контрадикторні відносини мають місце між судженнями $A_{III-TTC}$ і $O_{III-TTC}$, $E_{III-TTC}$ і $I_{III-TTC}$ (див. рис. 4.6). При цьому судження $A_{III-TTC}$ відповідає гіпотезі $H_1: A_{III-TTC} \Leftrightarrow H_1$, хибність якої було доведено вище. З хибності судження $A_{III-TTC}$ відповідно до властивостей логічного квадрата слідує істинність судження $O_{III-TTC}$ (див. табл. 4.5).

У відношенні підпорядкування перебувають судження $A_{III-TTC}$ і $I_{III-TTC}$, $E_{III-TTC}$ і $O_{III-TTC}$. При цьому судження $A_{III-TTC}$ і $E_{III-TTC}$ - є тими, що підпорядковують, а судження $I_{III-TTC}$ і $O_{III-TTC}$ - є підлеглими. Відношенню підпорядкування властиво те, що істинність загального судження $A_{III-TTC}$ (або $E_{III-TTC}$) тягне за собою істинність підлеглого $I_{III-TTC}$ (або $O_{III-TTC}$). Однак, хибність загальних суджень не гарантує ні істинності, ні хибності відповідних їм приватних суджень $I_{III-TTC}$ і $O_{III-TTC}$. Вони можуть бути в залежності від конкретного змісту як істинними, так і хибними. Таким чином, хибність судження $A_{III-TTC} \Leftrightarrow H_1$ не гарантує ні істинності, ні хибності судження $I_{III-TTC}$. Воно, відповідно до властивостей логічного квадрата, невизначено (див. табл. 4.5) і потребує доведення. Однак, дане судження $I_{III-TTC}$ відповідає контргіпотезі $H'_1: I_{III-TTC} \Leftrightarrow H'_1$, істинність якої вже було встановлено вище.

Контрарне відношення - це відношення між двома судженнями, яке виключає їх одночасну істинність, але не виключає одночасну хибність. Тому, якщо одне з протилежних суджень істинне, то інше неодмінно помилкове, але якщо одне з них помилкове, то про інше судження ще не можна беззастережно стверджувати, що воно істинне - воно невизначено (див. табл. 4.5), тобто воно може виявитися як істинним, так і помилковим. Серед розглянутих суджень контрарні відносини мають місце між судженнями $A_{III-TTC}$ і $E_{III-TTC}$. Хибність судження $A_{III-TTC} \Leftrightarrow H_1$ була доведена вище. Отже, відповідно до правил логічного квадрата, судження $E_{III-TTC}$ є невизначеним, тобто може виявитися як істинним, так і хибним (див. табл.4.5).

Таблиця 4.4 - Судження про взаємозв'язок ТТС і ІІІ

| Позначення, формула і значення судження, які традиційно використовуються в математичній логіці | | | | Позначення, формулювання і графічна візуалізація судження в термінах теорії транспортних процесів і систем | | |
|--|----------|-------------------|---|---|--|--|
| Позначення | | Формула | Значення | Позначення | Формулювання | Графічна візуалізація |
| Загально-стверджувальне судження | A_{SP} | Всі S суть P | Кожен елемент множини S є елементом множини P | $A_{III-TTC}$ | Всі ІІІ реалізуються за допомогою ТТС |  |
| | | | | Дане судження відповідає гіпотезі H_1 , яку розглянуто і спростовано вище: $A_{III-TTC} \Leftrightarrow H_1$ | |  ЛОЖНО |
| Загально-негативне судження | E_{SP} | Жоден S не суть P | Жоден елемент множини S не є елементом множини P | $E_{III-TTC}$ | Жодна ІІІ не реалізується за допомогою ТТС |  |
| Приватно-стверджувальне судження | I_{SP} | Не всі S суть P | Принаймні один елемент множини S є елементом множини P | $I_{III-TTC}$ | Не всі ІІІ реалізуються за допомогою ТТС |  ИСТИННО |
| | | | | Дане судження відповідає контргіпотезі H'_1 , яку розглянуто і доведено вище: $I_{III-TTC} \Leftrightarrow H'_1$ | | |
| Приватно-негативне судження | O_{SP} | Деякі S не суть P | Принаймні один елемент множини S не є елементом множини P | $O_{III-TTC}$ | Деякі ІІІ реалізуються не за допомогою ТТС |  |

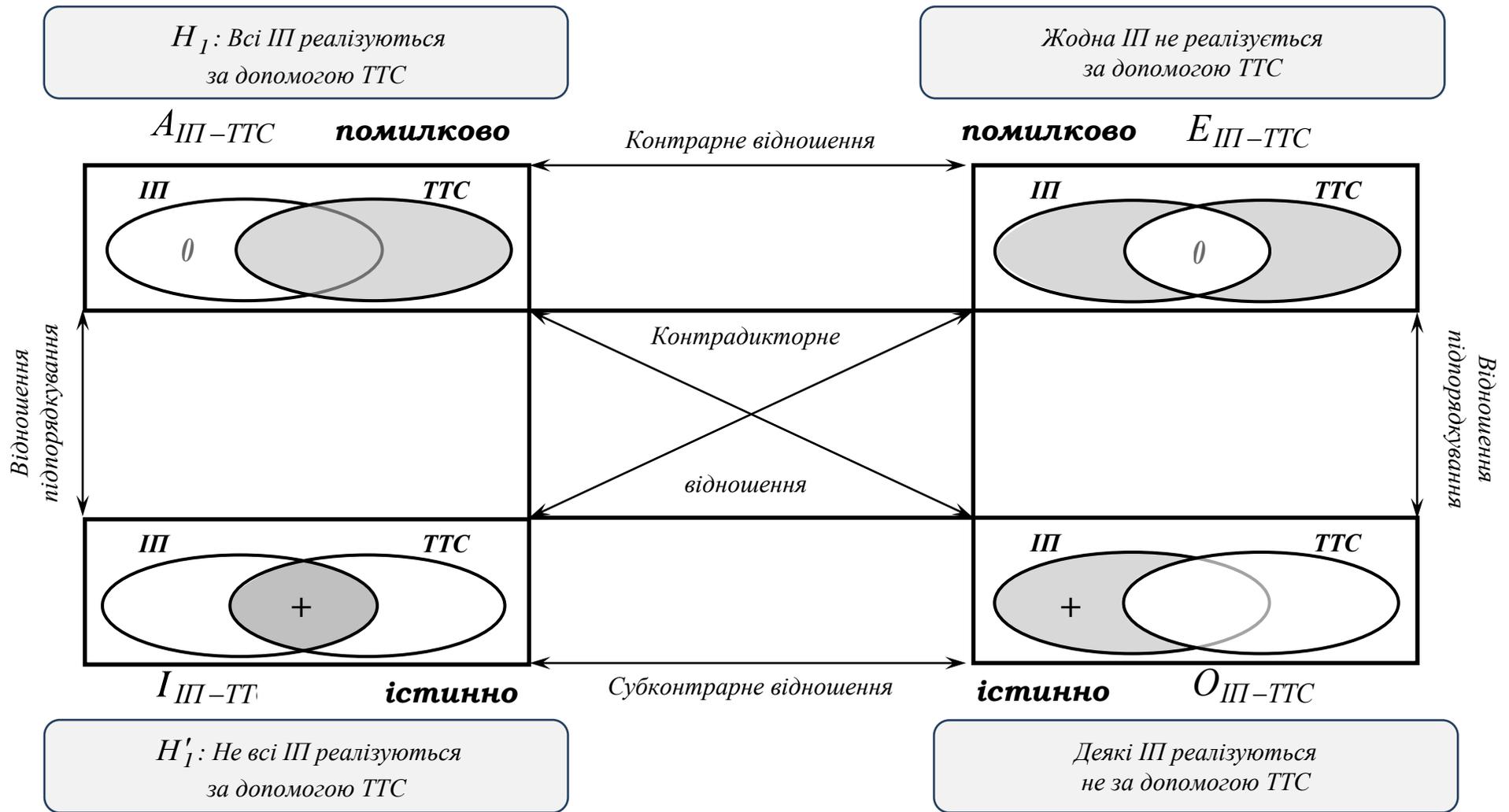


Рисунок 4.6 - Логічний квадрат, що описує відносини між судженнями, сформульованими на підставі гіпотези H_1 і контргіпотези H'_1

Таблиця 4.5 - Висновки, які можна зробити для всіх категоричних суджень, виходячи з доведеного судження

| Доведене судження | Висновок із доведеного судження | | | |
|-------------------------|---------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | <i>A</i> | <i>E</i> | <i>I</i> | <i>O</i> |
| Якщо <i>A</i> істинне | - | <i>Помилкове</i> | <i>Істинне</i> | <i>Помилкове</i> |
| Якщо <i>A</i> помилкове | - | <i>Невизначене</i> | <i>Невизначене</i> | <i>Істинне</i> |
| Якщо <i>E</i> істинне | <i>Помилкове</i> | - | <i>Помилкове</i> | <i>Істинне</i> |
| Якщо <i>E</i> помилкове | <i>Невизначене</i> | - | <i>Істинне</i> | <i>Невизначене</i> |
| Якщо <i>I</i> істинне | <i>Невизначене</i> | <i>Помилкове</i> | - | <i>Невизначене</i> |
| Якщо <i>I</i> помилкове | <i>Помилкове</i> | <i>Істинне</i> | - | <i>Істинне</i> |
| Якщо <i>O</i> істинне | <i>Помилкове</i> | <i>Невизначене</i> | <i>Невизначене</i> | - |
| Якщо <i>O</i> помилкове | <i>Істинне</i> | <i>Помилкове</i> | <i>Істинне</i> | - |

Однак в даному випадку хибність $E_{III-TTC}$ судження однозначно впливає з істинності судження $I_{III-TTC} \Leftrightarrow H'_1$ (див. рис. 4.6), доведеного вище на підставі властивостей контрадикторних відносин.

Субконтрарне відношення - це відношення між двома судженнями, які не можуть бути одночасно хибними, але можуть бути одночасно істинними. Серед розглянутих суджень субконтрарні відносини мають місце між судженнями $I_{III-TTC}$ і $O_{III-TTC}$, істинність яких була встановлено в процесі дослідження. Аналогічні дослідження можна провести щодо системи категоричних висловлювань, побудованих на підставі гіпотези H_2 і контргіпотези H'_2 (рис. 4.7).

Висновки за розділом 4

В ході дослідження, спрямованого на подолання протиріччя 4:

а) Встановлено термінологічні суперечності в сфері ЗП (див. п. 4.1).

Зроблено висновки:

1. Міжнародна нормативно-правова база, на яку слід орієнтуватися при розробці національних документів, в ряді випадків демонструє деякі різночитання в галузі транспортної термінології. При перекладі Конвенції ООН [217] і Правил ЮНКТАД [218] офіційним еквівалентом терміна «multimodal transport» («ММП») був «призначений» термін «ЗП», що суперечить існуючим правилам транслітерації, а також, на наш погляд, представляється необґрунтованим, оскільки: по-перше, оригінали вищезгаданих документів не тільки в своїй назві містять термін «multimodal transport» («ММП»), але і присвячені міжнародно-правовому регулюванню перевезень саме цього виду; по-друге, в текстах цих документів наведені дефініції, що визначають саме поняття «multimodal transport» («ММП»); по-третє, очевидно що не всі перевезення за участю двох і більше видів транспорту, можуть бути ідентифіковані як ММП, але це не означає, що вони не можуть бути названі терміном «ЗП».

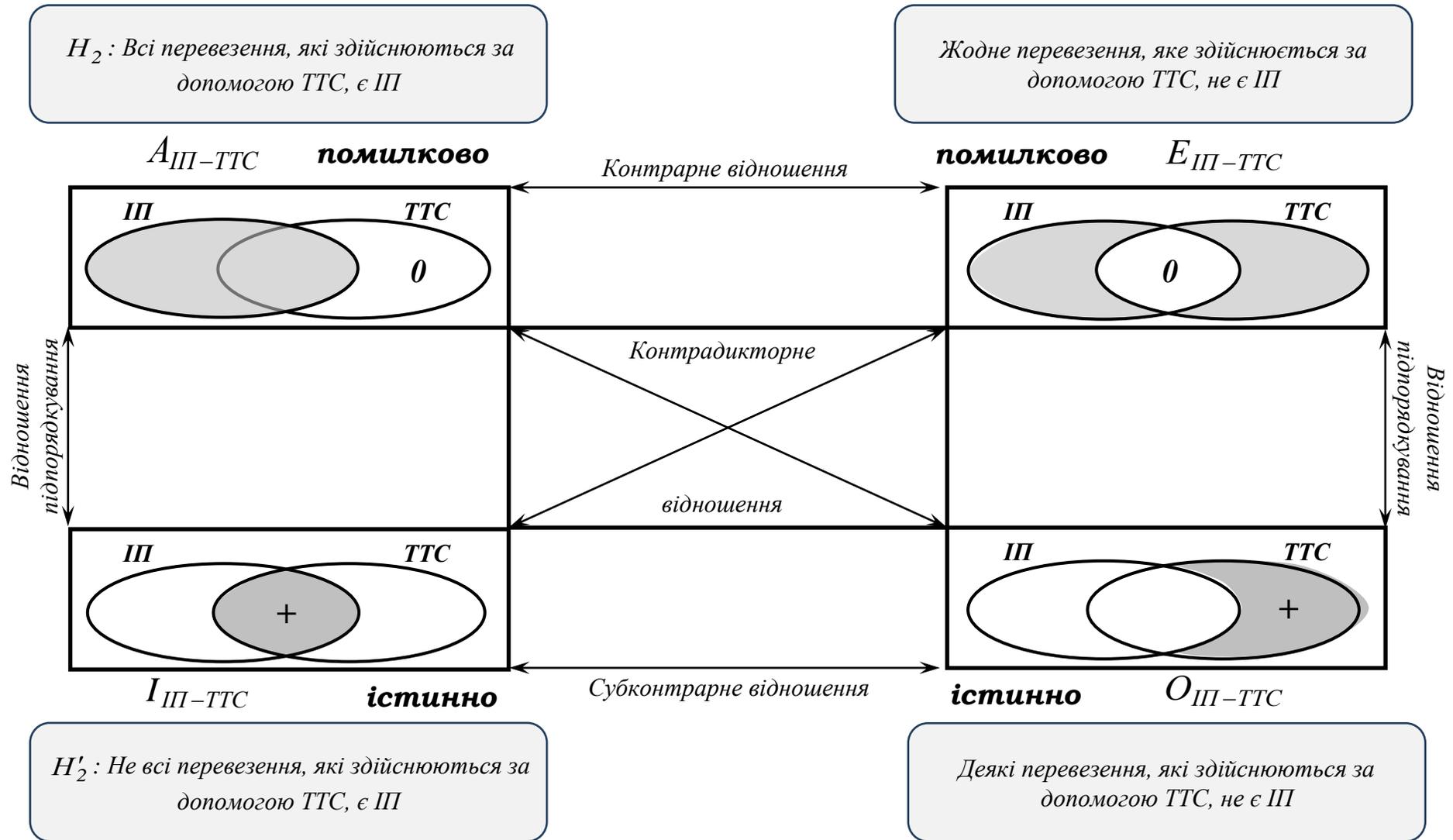


Рисунок 4.7 - Логічний квадрат, що описує відносини між судженнями, сформульованими на підставі гіпотези H_2 і контргіпотези H_2'

2. У переліку термінів, що містяться в офіційному перекладі документа [221], поняття «ЗП» відсутнє. У цьому документі словосполучення «multimodal transport», на відміну від [217, 218], офіційно перекладається вже не як «ЗП», а як «ММП». Отже, незважаючи на офіційний переклад документів [217] і [218] відношення тотожності між поняттями «ЗП» і «ММП» є досить умовним, оскільки не враховується факт існування альтернативних видів змішаних сполучень, що не мають усіх ознак мультимодальності, але виконуються з використанням декількох видів транспорту [179, 419, 420].

б) Розмежовано поняття «ММП», «ІП», «КП» і обґрунтовано відносини логічного підпорядкування між ними (див. п. 4.2, 4.3). Зроблено висновки:

1. Термін «ММП», відповідно до рекомендацій Конференції ЮНКТАД, слід визначати відповідно до «найавторитетнішої дефініції» [222], сформульованої в Конвенції [217]: «Міжнародне ММП означає перевезення вантажів, щонайменше, двома різними видами транспорту на підставі договору ММП з місця в одній країні, де вантажі надходять у відання оператора мультимодального перевезення (ОМП), до обумовленого місця доставки в іншій країні». При цьому, з метою коректності та однозначності в сфері використання транспортної термінології слід застосовувати словосполучення «ММП», а не замінювати його терміном «ЗП»;

2. Поряд з поняттями «ЗП» і «ММП» також необґрунтовано як синоніми використовуються терміни «ІП» і «КП». В результаті дослідження встановлено:

- в системі ММП, об'єктом перевезення, а, отже, і предметом відповідного договору є вантаж у загальному значенні цього поняття;

- в системі ІП оперують не з вантажем взагалі, а з вантажем, розміщеним в автотранспортному засобі та в/на ІТО, а при зміні виду транспорту застосовують безперевантажувальні технології.

3. Поняття «ІП» слід розглядати в якості родового по відношенню до поняття «ММП» (див. рис. 4.2) і визначати відповідно до дефініції, наведеної в [220, 221] (див. рис. 4.4): «ІП - перевезення вантажів двома і більше видами

транспорту в одній і тій же ВО або автотранспортному засобі без перевантаження самого вантажу при зміні виду транспорту».

4. Поняття «КП» слід розглядати як видове по відношенню до поняття «ІП» і як підвидове щодо поняття «ММП» (див. рис. 4.2). Визначати ж дане поняття слід відповідно до дефініції, також наведеної в [220, 221] (див. рис. 4.4): «КП - інтермодальне перевезення, в межах якого велика частина європейського рейсу припадає на залізничний, внутрішній водний або морський транспорт, а будь-який початковий і/або кінцевий відрізок шляху, на якому використовується автомобільний транспорт, є максимально коротким».

5. Різновидами КП є: автомобільно-залізничне перевезення (road-rail transport); КП «шосе, яке котиться (біжить)» (rolling road); КП з супроводом (accompanied combined transport); КП без супроводу (unaccompanied combined transport). Однак, визначальним фактором для ідентифікації всіх перерахованих КП як ІП є не стільки технологічний аспект, скільки організаційний - декілька видів транспорту і єдиний оператор, правовий - єдиний транспортний документ, фінансовий - єдина наскрізна тарифна ставка. Всі перераховані КП можуть вважатися ІП за умови їх відповідності всім встановленим ознакам (див. п. 4.3).

6. В цілому терміни «ММП», «ІП» і «КП» відображають більш вузьку форму прояву ЗП і знаходяться з однойменним поняттям у відносинах логічного підпорядкування. У зв'язку з цим, керуючись логікою і не суперечачи існуючій нормативно-правовій базі, поняття «ЗП», яке традиційно використовується в вітчизняній транспортній науці та практиці, доцільно розглядати як родове щодо всіх вищеназваних видів і підвидів перевезень. А терміном «ЗП» слід позначати перевезення вантажів двома і більше видами транспорту [179, 419, 420], незалежно від нормативно-правових, організаційних і технологічних аспектів.

7. В даний час на РТП працює велика кількість компаній, що надають сервіс по організації доставки вантажів у змішаному сполученні «від дверей до дверей» за єдиним договором і наскрізною тарифною ставкою. Ці компанії можуть мати різні назви: оператор змішаних перевезень (ОЗП), оператор мультимодальних перевезень (ОМП), мультимодальний транспортний оператор (МТО), провайдер

логістичних послуг та ін., але суть їх бізнесу одна - організація наскрізної доставки вантажів [431].

8. Головною відмінністю експедитора від ОМП, незалежно від того, як він називається, є те, що останній: бере на себе відповідальність за організацію ЗП за єдиним транспортним документом і наскрізною тарифною ставкою; бере на себе відповідальність за збереження вантажу на всьому шляху його проходження незалежно від кількості видів транспорту, які беруть участь у перевезенні; в договорі виступає не як агент вантажовласника, а як перевізник.

9. Передумовою до виникнення попиту на послуги ОМП став розвиток ЗП на базі впровадження ТТС і безперевантажувальних технологій, що в цілому отримало назву «інтермодальність» [220, 221]. Однак, між вихідним значенням поняття «інтермодальність» і сучасним змістом поняття «ІП» не можна ставити знак рівності. Оскільки ІП - це різновид ММП. Отже, для того, щоб вважати перевезення інтермодальним, воно повинно відповідати не тільки властивостям, що відбивають технологічні аспекти перевезення, а й ознакам, що відповідають ММП: єдиний оператор, єдиний транспортний документ, наскрізна тарифна ставка.

в) Встановлено взаємозв'язок між ІП і ТТС (п. 4.4). У процесі дослідження:

1. Поставлено під сумнів аксіоматичність твердження про те, що ІП відносяться до категорії перевезень з використанням ТТС, оскільки базуються на безперевантажувальних сполученнях [191]. В результаті, це висловлювання представлено у вигляді гіпотези H_0 , що вимагає доказів (див. п. 4.4).

2. На підставі аналізу та зіставлення встановлених властивостей ТТС (4.5) і ІП (4.6) відокремлено семантичне ядро, що складається з їх спільних елементів (4.7) (табл. 4.2, 4.3). Зроблено висновок про те, що:

- наявність безперевантажувальних технологій є необхідною, але недостатньою умовою для підтвердження істинності гіпотези H_0 .

- застосування безперевантажувальних технологій є також необхідною, але недостатньою умовою для підтвердження істинності гіпотез, про те, що всі ІП реалізуються за допомогою ТТС (гіпотеза H_1) і всі перевезення, які

здійснюються за допомогою ТТС, є ІІ (гіпотеза H_2). Дані гіпотези в процесі дослідження були спростовані;

- для того, що б однозначно сказати, що ІІ реалізується за допомогою ТТС або про те, що ТТС є засобом реалізації ІІ, перевезення повинне відповідати всім властивостям, які перелічені в (4.7) (див. табл. 4.2).

3. У процесі дослідження було доведено контргіпотези (H'_1 , H'_2) про те, що не всі ІІ реалізуються за допомогою ТТС (H'_1) і не всі перевезення, що здійснюються за допомогою ТТС, можуть бути ідентифіковані як ІІ (H'_2).

4. На підставі верифікованих (H'_1 , H'_2) і фальсифікованих (H_0 , H_1 , H_2) гіпотез в дослідженні сформульовано основні види суджень про взаємозв'язок ІІ і ТТС. Ці судження систематизовано та представлено у вигляді логічних квадратів (див. рис. 4.6, 4.7), властивості яких дозволяють довести хибність і істинність ряду невизначених (див. табл. 4.3) суджень, що перебувають у контрадикторних відносинах із гіпотезами, доведеними або спростованими раніше (див. рис. 4.6, 4.7).

Таким чином, очевидно, що ІІ як різновид ММП, здійснюється в змішаному сполученні. Широке розповсюдження отримали ІІ за участю водного транспорту, що зумовлено історичними фактами розвитку ТТС і ЗП (див. п. 2.1). У зв'язку з цим, цілком очевидно, що сьогодні в якості ОМП часто виступають СК і їх об'єднання. Вони інтегрують свої ресурси (судна, судноплавні лінії тощо) і самостійно забезпечують всі елементи системи ЗП, а, отже, і ТТС, які їх реалізують. У зв'язку з цим СК потребують постійного вдосконалення своєї підсистеми підтримки прийняття рішень і в її наповненні сучасними методами та засобами вирішення актуальних виробничих завдань (розділи 5-7).

Результати даного розділу використано в матеріалах кафедральної К № 19-09 (№ держ. реєстр. 0109U003246) [50] і держбюджетної ДБ № 91-12 (№ держ. реєстр. 0112U003082) науково-дослідних тем [39, 40], а також опубліковано в наступних роботах [67, 68, 118].